
De l'articulation des pouvoirs législatif et exécutif : les comités de la Convention en matière de transports (1793-1795)

Anne Conchon



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/lrf/3360>

DOI : 10.4000/lrf.3360

ISSN : 2105-2557

Éditeur

IHMC - Institut d'histoire moderne et contemporaine (UMR 8066)

Référence électronique

Anne Conchon, « De l'articulation des pouvoirs législatif et exécutif : les comités de la Convention en matière de transports (1793-1795) », *La Révolution française* [En ligne], 17 | 2020, mis en ligne le 24 février 2020, consulté le 20 avril 2020. URL : <http://journals.openedition.org/lrf/3360> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/lrf.3360>

Ce document a été généré automatiquement le 20 avril 2020.

© La Révolution française

De l'articulation des pouvoirs législatif et exécutif : les comités de la Convention en matière de transports (1793-1795)

Anne Conchon

- 1 Sous la Convention, la dégradation des infrastructures et l'insécurité latente des liaisons routières dans plusieurs régions du territoire de la République vont contribuer à accentuer les enjeux politiques attachés à la circulation des informations, des produits de subsistances et des troupes. C'est dans ce contexte de difficultés exacerbées par la guerre et la crise économique, qu'a lieu une réorganisation institutionnelle marquée notamment par la création de comités spécialisés aux compétences distinctes, l'un en charge des infrastructures tandis que l'autre s'occupe des services de transport. Créé en janvier 1793¹, le Comité des ponts et chaussées devient, après le décret du 2 brumaire an II (23 octobre 1793), une section d'un organisme regroupant deux autres comités – ceux d'agriculture et de commerce². À compter du 7 fructidor an II (24 août 1794), cette instance est refondue dans un Comité des travaux publics aux attributions élargies au-delà des seules infrastructures de transport, aux embellissements urbains et à l'aménagement des prisons. Quant au Comité des transports, postes et messageries, institué le 3 brumaire an III (24 octobre 1794), son action concerne pour l'essentiel la gestion des services de postes et de messageries³. Ces deux comités « thermidoriens » vont fonctionner jusqu'à leur dissolution le 3 brumaire an IV (24 octobre 1795). Le clivage fonctionnel entre la gestion des infrastructures d'une part, et celle des services de transport de l'autre, se double, dans ce contexte de guerre, d'une différenciation supplémentaire entre transports civils et convois militaires, qui ressortent tous deux d'instances spécifiques⁴.
- 2 Ces deux comités n'ont quasiment pas retenu l'attention des historiens qui se sont intéressés à l'histoire des assemblées législatives. Henri Olive ne les mentionne pas dans l'étude pionnière qu'il consacra aux comités⁵ ; ils sont cités brièvement dans

l'article de Guillaume Mazeau et Maria Castellà i Pujols⁶ ; quant à Jean-Jacques Guiffrey, il signale seulement l'action du Comité d'agriculture et de commerce en matière d'infrastructures, lorsque celui-ci fut chargé, en mars 1792, de présenter un rapport général sur tous les travaux publics en cours d'exécution (ponts, chaussées, digues, levées, ports et canaux)⁷. Du côté de l'histoire administrative, les mentions sont encore plus rares⁸. Ce sont plutôt dans les études traitant des infrastructures au cours de la période révolutionnaire que l'on trouve les analyses les plus développées⁹. Plus récemment, Éric Szulman a exploité les archives du Comité des travaux publics pour étudier plus spécifiquement son action en matière de navigation intérieure¹⁰.

- 3 L'historiographie présente volontiers le système des comités comme une modalité de l'interventionnisme du législateur dans les affaires exécutives. De fait, l'évolution des prérogatives de ces deux comités et des relations qu'ils entretiennent avec d'autres instances politiques permet de saisir leur rôle dans le processus de centralisation, sous l'égide de l'Assemblée, des questions relatives aux infrastructures et aux services de transport. Dans le cadre de cette étude, il s'agit cependant moins de montrer comment, en matière de politique des transports, le pouvoir législatif va assumer, sinon confisquer des fonctions exécutives, que de comprendre comment, entre l'an II et l'an III, l'action du Comité des travaux publics et de celui des transports, postes et messageries rend compte d'un brouillage circonstanciel entre des fonctions tout à la fois législative et exécutive, et des organes qui concourent aussi bien à la production qu'à l'exécution de la loi¹¹. Cela revient, à partir d'une catégorie d'action, en l'occurrence la politique des transports, à penser l'organisation des pouvoirs, moins sous l'angle de la séparation des organes qui en sont investis, qu'en terme d'articulation complexe des fonctions qu'ils assument.
- 4 Les mentions concernant ces comités sont très lacunaires dans le *Recueil des actes du Comité de Salut Public* édité par Alphonse Aulard¹². Pour expliciter le rôle politique de ces deux instances, qui, tout en ressortissant du pouvoir législatif, assume des prérogatives du pouvoir exécutif, il faut composer, comme pour les autres comités parlementaires, avec la dispersion de leurs archives entre plusieurs sous-séries – AF/II et AF/III, D et F/14 principalement – qui tient aux réaffectations de leur documentation à l'occasion des recompositions politiques qui s'opèrent à la fin du gouvernement révolutionnaire¹³. Les minutes des séances qu'ont tenues les comités¹⁴ ont par ailleurs été dissociées des registres des délibérations¹⁵. Des bribes de la correspondance entre l'administration des postes et le Comité des transports, postes et messageries sont également conservées pour quelques mois dans la série F/90¹⁶.
- 5 On verra d'abord que la création de ces deux comités parlementaires participe d'un processus d'autonomisation d'une compétence législative sur les questions de transports sous la Convention thermidorienne. Leur action respective se situe dans un contexte de recomposition des relations entre les pouvoirs législatif et exécutif. L'étude de l'activité de ces deux comités permettra enfin de constater qu'ils œuvrent non seulement à l'élaboration de la loi mais aussi à son exécution.

Des instances émanant du pouvoir législatif

- 6 L'institutionnalisation de comités législatifs avec des compétences spécialisées sur les questions de transport et la définition de leurs prérogatives respectives permettent de

comprendre la mainmise de l'Assemblée sur un domaine d'action qui, traditionnellement, relevait de l'Exécutif.

- 7 Sous l'Ancien Régime, la question des transports constitue au sein du gouvernement une prérogative de l'intendant de finances en charge du détail des Ponts et Chaussées. Sous la Constituante, l'autonomisation du pouvoir législatif va impliquer un partage inédit des compétences entre les pouvoirs exécutif et législatif. De 1790 à 1792, l'intendant de finances Chaumont de la Millière et son premier commis Cadet de Chambine vont conserver leurs attributions respectives sous la responsabilité du ministre des Finances jusqu'en 1791, puis de l'Intérieur jusqu'en 1792. Les prérogatives de l'Exécutif sont alors dénuées d'ambiguïtés : il revient au ministre de l'Intérieur de correspondre avec les administrations locales, tant civiles que techniques. Au sein de ce ministère, l'organisation administrative distingue la gestion des infrastructures (la cinquième division avait compétence sur les ponts et chaussées, les mines, les carrières, les hôpitaux, les prisons et la mendicité) de celle des services publics de transport (la quatrième division avait en charge les relais de poste et les maîtres de poste)¹⁷.
- 8 Aucune des deux premières législatures ne dispose de comités législatifs spécifiquement affectés aux questions de transport. Sous l'Assemblée législative, le Comité d'agriculture (qui traite aussi des communications intérieures), et le Comité de commerce (qui a en charge les dossiers relatifs aux messageries, au roulage, à la navigation intérieure, à la navigation extérieure, aux postes et à la police des routes) se partagent les dossiers concernant les transports¹⁸. Ce n'est que sous la Convention montagnarde qu'est institué, en janvier 1793, le Comité des ponts et chaussées, spécialement missionné pour traiter des infrastructures de transport¹⁹ et statuer sur le corps des ingénieurs. Sur la dizaine de députés qui le composent, ne siègent le plus souvent que deux membres (il peut même arriver que seul Jean-Baptiste Marragon émerge)²⁰. En brumaire an II, ce comité est cependant réuni à ceux d'agriculture et de commerce, avec lesquels il tient des réunions communes²¹ et collabore sur certains dossiers, notamment sur le préjudice causé par la multiplicité des gords et des pêcheries²².
- 9 Un des interlocuteurs principaux du Comité des ponts et chaussées est le ministère de l'Intérieur du Conseil exécutif. Les séances de travail du comité débutent d'ailleurs souvent par la lecture d'une lettre du ministre. À la suite d'une sollicitation du Comité des ponts et chaussées en février 1793, le ministre Dominique-Joseph Garat adresse aux ingénieurs un questionnaire sur l'état des infrastructures routières, en précisant qu'il attend des réponses rapides de façon à pouvoir les transmettre au comité²³. Malgré l'affaiblissement de ses prérogatives en conséquence de la création du Comité de salut public, le ministre de l'Intérieur fait envoyer au Comité des ponts et chaussées des observations sur le décret adopté par la Convention le 16 frimaire an II (6 décembre 1793) ordonnant la réparation des routes et des ponts de la République. Informé des lenteurs d'exécution de cette loi par les nombreux courriers qui lui étaient adressés, le Comité des ponts et chaussées n'hésite pas pour sa part à pointer la responsabilité du ministère de l'Intérieur dans ces retards d'exécution²⁴. C'est précisément pour accélérer les travaux que le ministre de l'Intérieur demande alors au comité que les conducteurs de travaux engagés dans les armées soient démobilisés²⁵.
- 10 Après la suppression du Conseil exécutif et son remplacement par les commissions exécutives à compter du 12 germinal an II (1^{er} avril 1794), le Comité de salut public va résolument affirmer son autorité sur les questions relatives aux transports par

l'entremise de deux commissions exécutives placées sous son contrôle, et dont les membres sont nommés par la Convention nationale²⁶: après la création de la commission des travaux publics le 21 ventôse an II (le 11 mars 1794)²⁷, celle des transports, postes et messageries (dite aussi septième commission) est instituée par le décret du 12 germinal de la même année (1^{er} avril 1794)²⁸. Comme pour les dix autres instances mentionnées dans ce texte, ces deux commissions doivent rendre compte quotidiennement des affaires importantes, et tous les *primidis*, de l'état de situation des travaux²⁹, et dresser des états de dépenses³⁰.

- 11 Au lendemain de l'éviction des Montagnards, la Convention nationale réorganise alors par la loi du 7 fructidor an II, le fonctionnement du travail parlementaire en se dotant de seize comités³¹. Parmi eux, deux comités sont désormais spécifiquement en charge des questions de transport : le Comité des travaux publics (créé le 24 août 1794) et le Comité des transports, postes et messageries (créé le 24 octobre 1794). Institués dans le cadre de la réorganisation thermidorienne, ces deux comités participent de la volonté politique de dessaisir le Comité de salut public du contrôle des commissions exécutives chargées respectivement de la gestion des infrastructures et des services de transport, et de rétablir ainsi l'autorité de la Convention qui avait été entamée au cours des mois précédents.
- 12 La création de ces deux comités sanctionne également un strict partage des compétences entre la gestion des infrastructures et l'administration des services de transport³². Le Comité des travaux publics, dont le champ d'action se trouve désormais élargi aux bâtiments civils et aux ouvrages militaires, hérite des attributions dévolues précédemment au Comité des ponts et chaussées. À ce titre, il est amené à délibérer sur le financement des travaux, les arriérés dus aux entrepreneurs, les rémunérations des ingénieurs et celles des agents subalternes, les indemnités en cas d'expropriations, les plantations d'arbres le long des routes, les bornes itinéraires, etc. Lui incombe, outre « la surveillance de la construction des ponts et chaussées, du système général des routes, rivières et canaux de la République », celle « des monumens et édifices nationaux civils, de l'exploitation des carrières, du dépôt des cartes et plans relatifs aux travaux ou monumens civils »³³. Au-delà des seules infrastructures de transport, le comité est ainsi amené à se prononcer sur des dossiers divers tels que la récupération du plomb sur les toits des églises³⁴, l'aménagement de prisons³⁵, l'installation de réverbères de Paris... Quant au Comité des transports, postes et messageries, qui « a la surveillance du roulage, des voitures publiques par terre et par eau, de la poste aux lettres et de la poste aux chevaux »³⁶, il est chargé d'examiner les demandes de créations de bureaux, se prononce sur le tarif de transport et décide du montant des indemnités réclamées pour la perte de chevaux ou pour un manque à gagner, et il alloue des avances pour l'approvisionnement en foin et avoine ou encore pour l'achat de chevaux. Son champ de compétence excède toutefois les attributions qui lui étaient reconnues par la loi du 7 fructidor an II, dans la mesure où il est également amené à délibérer sur les transports de fonds et l'approvisionnement en subsistances de la capitale.
- 13 Comme les autres comités de la Convention, ces deux instances sont avant tout chargées de préparer le travail parlementaire. Il leur revient d'abord de composer les projets de décrets et de lois à soumettre à l'Assemblée. Par le décret du 7 nivôse an III (27 décembre 1794), la Convention confie ainsi le soin au Comité des travaux publics de proposer dans les plus brefs délais des solutions pour permettre de réparer les grandes

routes. À l'occasion, les comités peuvent également être saisis pour composer des règlements généraux. Le Comité des travaux publics fut par exemple mandaté pour fixer le traitement des ingénieurs³⁷. Bien que les comités puissent être saisis directement, il revient généralement au secrétariat de l'Assemblée de transmettre aux comités respectifs les lettres, les requêtes et les pétitions qui relèvent de leur champ de compétence³⁸. Dans tous les cas, les comités ne pouvaient pas délibérer avec un quorum inférieur à sept membres³⁹.

- 14 Les deux comités disposent par ailleurs d'un pouvoir de nomination. La loi du 29 brumaire an III (19 novembre 1794)⁴⁰ confie au Comité des transports, postes et messageries le soin d'entériner la nomination des directeurs de bureaux de la poste aux lettres (en se conformant à la délibération du conseil général de la commune, elle-même visée par les administrateurs du district), des directeurs de bureaux de messageries ou d'inspecteurs des messageries, de chargés du service de la poste aux chevaux...⁴¹. Symétriquement, le comité eut à se prononcer sur la destitution d'agents en cas de manquements avérés ou dans le cadre de mesures d'épuration. De la même façon, c'est le Comité des travaux publics qui entérine les nominations d'ingénieurs proposés par la commission.
- 15 Quoique géographiquement disjoints, ces deux comités sont situés à proximité de la représentation nationale. Le Comité des transports, postes et messageries s'installe à l'hôtel de Coigny (rue du faubourg Saint-Honoré) et partage ses locaux avec le Comité des secours publics et le Comité de législation. Le Comité des travaux publics est pour sa part hébergé à l'hôtel de Noailles (à l'angle des rues Saint-Honoré et de Rivoli) dont le deuxième étage a été libéré par le Comité de la guerre⁴². Cette organisation spatiale constitue un élément essentiel pour comprendre l'organisation des pouvoirs et la division du travail administratif, d'autant que ces deux comités collaborent avec des commissions et des agences elles-mêmes dispersées dans la capitale : les bureaux de la Commission des transports, postes et messageries sont situés dans l'hôtel Thélusson (30 rue de Provence et 31-33 rue Lafayette), tandis que ceux de la Commission de travaux publics, initialement installés dans l'hôtel des Bourbon-Condé, sont transférés à la maison de la Révolution⁴³.
- 16 Les comités sont composés de douze membres issus des rangs de l'assemblée. Ce n'est qu'à titre exceptionnel que, lors de la discussion sur le système de navigation intérieure, le Comité des travaux publics s'ouvrit à des techniciens et des savants reconnus pour leur expertise (C. Bossut, J. Lalande, J.-D. Le Roy, G. de Prony, A.-P. de Lapisse et P. Buache)⁴⁴. Les procès-verbaux des séances permettent d'identifier les députés de la Convention qui siègent dans ces comités et de suivre les recompositions qui s'opèrent à la suite des scrutins prévus par les dispositions réglementaires pour renouveler les membres sortants par ordre d'ancienneté, ou du fait des démissions de certains députés élus dans plusieurs comités⁴⁵.

Fig. 1 – Membres du Comité des transports, postes et messageries 2e jour sans-culottide an II⁴⁶

Titulaires	Suppléants
------------	------------

1^{re} section : Loiseau (J.-F.) Bodin (P.-F.) démissionnaire en frimaire an III et remplacé par J.-A. Balmain Creusé-Pascal (M.-P.)	
2^e section : Monestier (J.-B.-B.) secrétaire Dautriche (J.-S.) Garnier (A.-M.-C.) Mirande (N.)	Génissieu (J.-J.-V.) Bonnemain (J.-T.) Duport (B.-J.-M.) Poisson (J.) Précy (J.)
3^e section : Bion (J.-M.) président Defrance (J.-C.)	Desrues (P.-F.) Bernard de Saint-Affrique (L.) Guyomard (P.)
4^e section : Plet-Beauprey (P.-F.-N.) Bonnet (P.-F.-D.) remplacé à partir du 6 frimaire an III par Hourier-Eloy Garnier (J.) secrétaire	

- 17 Le Comité des ponts et chaussées et celui des travaux publics présentent une évidente continuité : au lendemain de la réorganisation du 7 fructidor an II, J.-B. Marragon, P.-E. Venaille, J. Moreau et P. Roux-Fazillac, qui sont en fait les seuls à avoir effectivement siégé au sein du Comité des ponts et chaussées, restèrent en poste. Même si les procès-verbaux des séances permettent de suivre finement les recompositions qui s'opèrent au sein du comité au gré des départs et des renouvellements, des états récapitulatifs permettent de saisir à différentes dates la liste des membres formant le Comité des travaux publics.

Fig. 2 – Membres du comité des travaux publics (12 membres) en octobre 1794⁴⁷

1^{re} division : communications de terre et de navigation	Section des routes Moreau (J.) Roux-Fazillac (P.) Section de la navigation Marragon (J.-B.) Cadroy (P.) Section du personnel et école Venaille-Bodin (P.-E.) Lejeune (S.-P.) bénévollement
---------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

2^e division : bâtiments	Section des monuments de la République Patrin (E.-L.-M.) Bertrand (A.P.) Section des établissements de Paris Regnault (C.-L.) Coren-Fustier (S.-J.)
3^e division : fortifications	Section des fortifications et défenses des côtes Trullard (N.) Edouard (J.-B.) bénévolement

Fig. 3 – Recomposition du Comité des travaux publics décidée le 24 frimaire an III (14 décembre 1794)⁴⁸

1. Section des routes 4 membres	Borie (J.) Barrot (J.-A.) Edouard (J.-B.) Roux-Fazillac (P.)
2. Section de la navigation 2 membres	Marragon (J.-B.) Romme (C.-G.)
3. Personnel et école 2 membres	Venaille[-Bodin] (P.-E.) Romme (C.-G.)
4. Monuments de la République et de Paris 4 membres	Bertrand (A.-P.) Marin (A.) Regnault (C.-L.-F.) Lejeune (S.-P.)

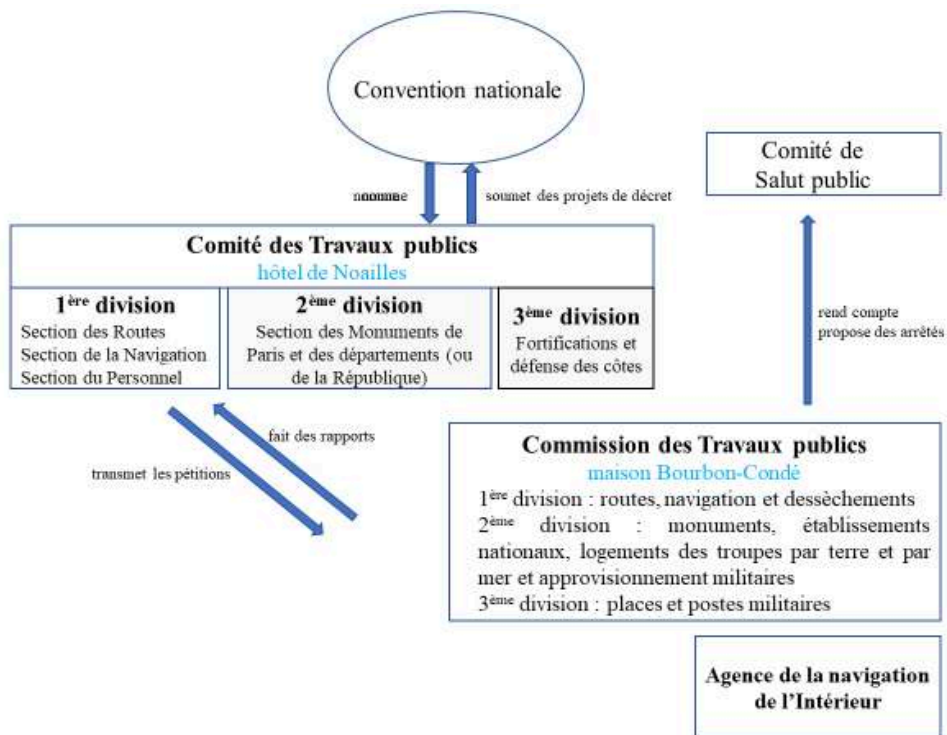
Fig. 4 – Recomposition du Comité des travaux publics décidée le 24 nivôse an III (13 janvier 1795)⁴⁹

1^{re} division	
<i>Section des routes</i>	Borie (J.) Barrot (J.-A.) Coupé (J.-M.) Periers (J.)
<i>Section de la Navigation</i>	Marragon (J.-B.) Edouard (J.-B.)

<i>Section relative au personnel et à l'école</i>	Jarry (F.-J.) Romme (C.-G.)
2^e division	
<i>Section des Monuments de la République et de Paris</i>	Bertrand (A.-P.) Marin (A.) Regnauld (C.-L.-F.) Lejeune (S.-P.)

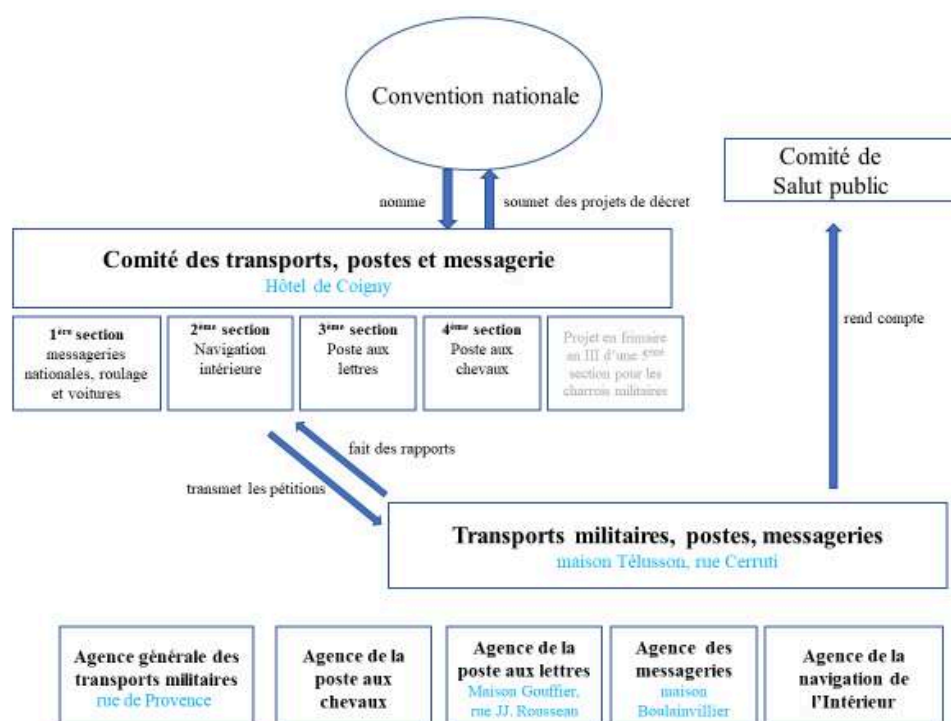
- 18 À quelques exceptions près, les membres de ces comités ne présentent pas de compétences particulières sur les questions de transports. Seul J.-B. Marragon, député de l'Aude, qui avait été employé comme commis chez le directeur général du canal du Languedoc avant la Révolution, se distingue pour son travail sur la navigation intérieure⁵⁰. Les opinions jacobines de certains membres du Comité des travaux publics ont pu en revanche peser sur l'action de celui-ci : l'arrestation de C.-G. Romme, J. Borie et S.-P. Lejeune en mai 1795 et la mise sous scellés de leurs papiers ont contribué à fragiliser la position du comité par rapport à la commission exécutive⁵¹.
- 19 L'organigramme administratif des deux comités présentent également d'évidentes similitudes. Ils disposent chacun d'un secrétariat général et d'un bureau de la correspondance et de la comptabilité. Ils sont tous deux structurés en sections ou en divisions spécialisées. Le Comité des travaux publics compte trois divisions, elles-mêmes subdivisées en sections. Seule la première division, qui comprend une section relative aux routes, une section préposée aux questions de navigation fluviale et une section en charge des personnels (ingénieurs et agents subalternes), s'occupe des transports. L'organisation interne de la commission des travaux publics, qui va servir de matrice à celle du comité, est calquée de la même façon sur une logique modale⁵².

Fig. 5 – Organisation interne et échanges institutionnels du Comité des travaux publics



- 20 Quant au Comité des transports, postes et messageries, il est organisé en quatre sections - « messageries nationales, roulage et voitures », « navigation intérieure », « poste aux lettres » et « poste aux chevaux » - dont la structuration obéit à des logiques de services.

Fig. 6 – Organisation interne et échanges institutionnels du Comité des transports, postes et messageries



- 21 Cette organisation change cependant en brumaire an III : le nombre de sections est alors ramené à deux - une section des postes aux lettres et aux chevaux, et une section du roulage et messageries par terre et par eau - composées chacune de six membres⁵³. À chaque subdivision est attaché un bureau composé de deux employés.

Fig. 7 – Organigramme administratif du Comité des transports, postes et messageries⁵⁴

Secrétaire général Poncet	3 000
Bureau de la correspondance Arnaud (chef) Le Rudaux (2 ^e commis) Gros (1 ^{er} commis)	3 000 2 400 2 400
Section des messageries Martigny (chef) Fertelle (commis)	3 000 2 400
Section Navigation Intérieure Tristan (chef) Thury (commis)	3 000 2 400

Section de la Poste aux lettres	
Dorvo (chef)	3 000
Carpot (commis)	2 400
Section de la Poste aux chevaux	
Chanoïn (chef)	3 000
Le Vasseur (commis)	2 400

- 22 C'est aux sections spécialisées que sont renvoyés lors des séances plénières les dossiers à examiner. Le travail de ces subdivisions est cependant inégal. Au Comité des transports, postes et messageries, les deux sections les plus actives sont respectivement celle des postes et celle des messageries. La charge de travail est telle dans les bureaux de la première qu'il est même envisagé une mutualisation des tâches⁵⁵. De même, le Comité des travaux publics réfléchit à une réallocation des personnels administratifs en fonction de l'activité relative des divisions « considérant que le travail de la troisième division qui comprend les fortifications et la défense des côtes ne nécessite pas quant à présent une attribution particulière, la partie active étant du ressort du Comité de salut public et que la section des routes exige plus de deux membres⁵⁶ ». Cette recomposition intervient quelques mois plus tard :

Fig. 8 - Recomposition du Comité de travaux publics en frimaire an III (décembre 1794)⁵⁷

Section des routes 4 membres	Roux Fazillac (P.) Edouard (J.-B.) Barot (J.-A.) Borie (J.)
Section de la navigation 2 membres	Maragon (J.-B.) Romme (C.-G.)
Personnel et école 2 membres	Venailles (P.-E.) Romme (C.-G.)
Monuments de la République et de Paris 4 membres	Bertrand (A.-P.) Marin (A.) Regnault (C.-L.-F.) Lejeune (S.-P.)

- 23 En avril 1795, est finalement décidée la création d'une « section systématique pour les lois à proposer sur les routes, ponts, canaux, rivières » composée de trois membres du comité (C.-G. Romme, J.-B. Marragon et J.-J.-L. Lespinasse)⁵⁸. Les archives du comité ne permettent cependant pas de vérifier si celle-ci a véritablement fonctionné.
- 24 La création de deux comités auxquels sont reconnues des compétences spécifiques en matière de transports rend ainsi compte de la progressive et incomplète structuration d'un champ d'intervention sous la houlette du pouvoir législatif.

Au cœur des relations entre les pouvoirs législatif et exécutif

- 25 Ces comités sont amenés dans le cadre de leur fonctionnement à collaborer avec diverses institutions. L'étude de ces relations de pouvoir, dans un contexte marqué par la création (en l'an II) puis la reconstitution (en l'an III) du gouvernement révolutionnaire⁵⁹, rend compte d'une soumission toujours plus étroite des instances en charge de l'Exécutif aux volontés du Comité de salut public d'abord, de l'Assemblée ensuite. Les deux comités – des travaux publics et des transports, postes et messageries – sont le produit de cette réorganisation « thermidorienne » qui ne démantèle pas les structures du gouvernement révolutionnaire, mais vise à un partage plus équitable et équilibré du pouvoir entre les comités législatifs et les commissions exécutives. Les reconstitutions qui s'opèrent alors se traduisent par une réduction du nombre de comités, un renforcement de l'autorité de ceux-ci sur les commissions, qui, quoique moins inféodées au Comité de salut public qu'en l'an II, n'en restent pas moins placées sous sa tutelle, dès lors qu'il conserve son rôle d'impulsion et de direction dudit « gouvernement ».
- 26 Les comités sont vivement encouragés à collaborer entre eux notamment par le règlement pour la division du travail et la police intérieure adopté pour chaque instance⁶⁰, qui précise aussi leurs compétences respectives. Assez paradoxalement, les Comités des travaux publics et des transports, postes et messageries ont eu peu d'occasions de travailler de concert⁶¹. Leurs échanges se sont pour l'essentiel limités au renvoi de dossiers relevant de leurs prérogatives respectives⁶². Ils procèdent de la même façon avec d'autres comités auxquels ils transmettent des pétitions ou avec lesquels ils ont à échanger des informations⁶³. Chacun de leur côté, ils vont collaborer ponctuellement avec d'autres comités. Le Comité des travaux publics est ainsi amené à se concerter avec le Comité d'instruction publique pour toutes les questions afférentes à l'école centrale⁶⁴, avec le Comité de législation sur le dossier des prisons⁶⁵, et avec le Comité militaire pour un rapport à soumettre au Comité de salut public sur « la formation d'un directoire central de chargement »⁶⁶. La question du statut des ingénieurs conduit également les deux comités à se concerter. Enfin, l'application de la loi du 21 pluviôse an III (9 février 1795) relative aux fonds accordés pour le soulagement des pauvres valides employés aux travaux des routes occupe conjointement le Comité des travaux publics et celui des secours⁶⁷. Les deux comités sont également en contact régulier avec le Comité des finances pour le paiement des indemnités dues aux maîtres de poste ou aux entrepreneurs, ainsi qu'avec le Comité de sûreté générale au moment des grandes vagues d'épurations ou pour des questions relatives à la salubrité⁶⁸. Ces collaborations ne sont toutefois pas exemptes de frictions, à l'instar du refus opposé par le Comité militaire à la demande faite par le Comité des travaux publics de lui remettre deux pièces transmises originellement par le Comité des ponts et chaussées – au motif qu'il en a besoin⁶⁹.
- 27 Les comités en charge des questions de transport ont eu également à composer avec l'autorité du Comité de salut public. Tout en étant une émanation du pouvoir législatif, et bien que son pouvoir ait été amoindri à partir de la loi du 7 fructidor an II, il conserve des prérogatives propres en matière de transports, notamment la direction immédiate sur les routes aux frontières⁷⁰ et « une partie des travaux publics tels que les

ports maritimes⁷¹ ». Comme on l'a vu, il s'est adjugé, avec la direction du gouvernement révolutionnaire, la tutelle sur les organes exerçant des fonctions exécutives avec lesquels collaborent le Comité des travaux publics et celui des transports, postes et messageries⁷². Les comités communiquent aux commissions les lettres et les pétitions qui leur sont préalablement transmises par le secrétariat de l'assemblée. C'est à la commission des travaux publics que le comité soumet également les projets d'infrastructures à étudier⁷³. Des membres des commissions sont ainsi amenés à assister à certaines séances des comités pour y faire leurs rapports⁷⁴. Symétriquement, les commissions sont chargées de communiquer aux membres des comités toutes les informations utiles pour leurs délibérations. La commission des travaux publics remettait ainsi, avec les comptes décennaires, des cahiers d'états de situation des communications routières et fluviales⁷⁵. Les commissions exécutives ont également un rôle d'expertise en matière d'innovations techniques : celle des transports, postes et messageries est consultée pour faire tester de nouveaux modèles de voitures⁷⁶, tandis que le comité des travaux publics a eu à examiner des procédés censés améliorer la circulation fluviale⁷⁷. Une part significative des relations qu'entretiennent les comités et les commissions est, enfin, d'ordre financier. En effet, c'est aux commissions que la Convention alloue les fonds, mais il leur faut désormais l'accord des comités pour engager les dépenses⁷⁸. Par exemple, c'est le Comité des transports, postes et messageries qui autorise la septième commission exécutive à indemniser les pertes subies par les maîtres de poste ou à payer des avances (sur la base du certificat de la municipalité) sur les fonds mis à sa disposition. La division du travail entre les comités et les commissions exécutives renseigne ainsi sur l'organisation complexe - et polémique - des pouvoirs législatif et exécutif à l'heure où les structures mêmes du gouvernement révolutionnaire sont remises en cause.

- 28 L'autorité du Comité de salut public sort encore renforcée des recompositions institutionnelles qui affectèrent l'organisation des commissions exécutives dans le courant de l'année 1795⁷⁹. En décembre 1794, dans un rapport fait au nom du comité des transports, postes et messageries, A.-M.-C Garnier de Saintes ne manque pas de pointer les dysfonctionnements imputables selon lui au rôle de la commission exécutive et à la multiplication des agences qui en dépendaient, et réclamé leur suppression⁸⁰. De fait, la septième commission collabore avec cinq agences spécialisées, respectivement en charge des transports militaires, de la poste aux chevaux, de la poste aux lettres, des messageries et de la navigation de l'intérieur⁸¹. Il n'existe pas de structure administrative semblable dans le cas du Comité des travaux publics⁸². Le rapport de Garnier intervient à un moment de fortes crispations entre le Comité des transports, postes et messageries et la commission du même nom⁸³. La restructuration sollicitée par Garnier a pour objectif de renforcer le pouvoir du comité, qui décide de mandater quatre commissaires (deux pour la section des postes et deux autres pour la section des messageries) qui « se transporteront respectivement dans les bureaux des agences des postes et des messageries, pour vérifier comment le travail s'y fait et prendre tous les renseignements qu'ils jugeront nécessaires⁸⁴ ». Puis le Comité de salut public décide la suppression de quatre agences : celles des messageries, de la navigation intérieure, des relais et des postes aux lettres⁸⁵. À l'issue du débat qui s'engage sur le sort des commissions exécutives en général, est adopté le décret du 13 frimaire an III (3 décembre 1794)⁸⁶, qui prévoit que chaque comité donne son avis sur le maintien, la réorganisation ou la suppression des commissions exécutives et des agences⁸⁷. Finalement, il est décidé que chaque comité désignerait un représentant pour une

commission réunie à cet effet. Le Comité des transports, postes et messageries y dépêche J.-M. Bion ; pour le Comité des travaux publics, c'est d'abord P. Roux-Fazillac, puis C.-G. Romme qui siègent à cette commission des Seize⁸⁸. C'est sans doute dans le cadre de cette procédure qu'intervient l'inspection menée en pluviôse an III (février 1795) par le Comité des travaux publics dans les locaux de la première section de la commission : les membres ne peuvent que constater la bonne marche des affaires courantes, et ce, malgré la mutualisation forcée d'un poste de direction⁸⁹. Quant à la Commission des transports, postes et messagerie, elle est supprimée le 11 prairial an III (30 mai 1795), la direction des postes et messageries incombant dès lors à la commission des revenus nationaux⁹⁰.

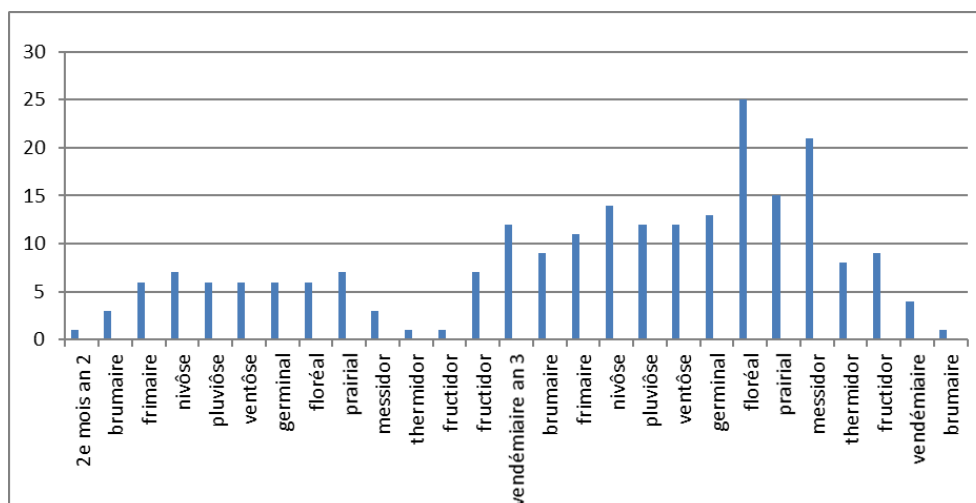
- 29 À l'occasion de la réorganisation du gouvernement révolutionnaire, décidée quelques mois avant, par le décret du 21 floréal an III (10 mai 1795), le Comité de salut public voit ses prérogatives renforcées aux dépens des commissions exécutives, mais aussi, dans une certaine mesure, des comités qui sont dessaisis de la surveillance de celles-ci et dont l'action se trouve désormais réduite à la stricte élaboration de la loi⁹¹. Si, en vertu de ce texte, les deux comités des travaux publics et des transports, postes et messageries sont maintenus, il est prévu toutefois que « le comité de salut public prendra seul les arrêtés relatifs aux mesures d'exécution sur toutes les matières qui forment ses attributions actuelles ; les comités qui en étoient chargés conserveront la proposition de la loi sur les mêmes matières » (art. 2). Alors que la loi du 7 fructidor an II avait institué les deux comités - des travaux publics et des transports, postes et messageries - pour dessaisir le Comité de salut public de la tutelle des commissions exécutives, le Comité de salut public réaffirme son contrôle sur celles-ci avec le décret du 21 floréal an III (10 mai 1795). Pour superviser étroitement leur travail, il est alors organisé en sections calquées sur les attributions des commissions exécutives (art. 5). Cette restructuration va entraîner une progressive autonomisation des compétences du Comité de salut public en matière de transports. En vertu de l'arrêté du 15 messidor an III (3 juillet 1795), Denis-Toussaint Lesage se voit confier au sein de la quatrième division, une responsabilité spécifique en matière de transports intérieurs. L'arrêté du 15 thermidor an III (2 août 1795), qui précise l'organigramme administratif du Comité de salut public, sanctionne la distinction entre, d'un côté, les infrastructures de transports attribuée à la troisième division (Poudres et renseignements, armes et travaux publics) confié à François-Joseph Gamon, et, de l'autre, les services de transports placés sous la tutelle de la quatrième division (approvisionnement, commerce et transports intérieurs) dirigée par Henri Larisière. Un tel découplage tend à rattacher les infrastructures aux divisions en charge des questions militaires, tandis que les services de transports sont associés aux enjeux d'approvisionnement et de commerce. Le seul changement tient au fait que D.-T. Lesage succède à F.-J. Gamon pour superviser les dossiers relatifs aux travaux publics⁹². Ces nouvelles attributions du Comité de salut public obligent le Comité des travaux publics à dépêcher des membres pour venir conférer avec lui de certains dossiers et à se tenir informé des travaux dont l'exécution a été décidée. De façon plus générale, le partage entre les compétences du Comité de salut public et celles dévolues aux deux autres comités de la Convention reste difficile à établir, comme le montrent les arrêtés rendus par le premier sur les questions de transport⁹³. Le Comité de salut public accorde ainsi, au même titre que le Comité des transports, postes et messageries, des indemnités pour la perte d'équipages et de chevaux.

- 30 À la faveur de la réorganisation du printemps 1795, le Comité de salut public va empiéter de plus en plus sur certaines prérogatives des comités, comme en attestent les arrêtés rendus sur la gestion des coches du bassin de la Seine ou encore la réparation du canal de Briare⁹⁴. Ces chevauchements ne manquent pas de susciter quelques tensions : à l'occasion du brevet de maître de poste à Avignon à faire approuver par le Comité des transports, postes et messageries par exemple, cette institution « arrête que les citoyens Bion et Dautriche qu'il nomme ses commissaires à cet effet se rendront au Comité de salut public pour lui observer qu'il a excédé ses pouvoirs, l'inviter à rapporter son arrêté et renvoyer les pièces au comité de transport, pour par lui statuer ce qu'il appartiendra⁹⁵ ». De même, quand le Comité de salut public propose d'ajourner le décret relatif à la réparation des routes, le Comité des travaux publics manifeste son opposition expliquant que, malgré ses limites, cette décision d'inspecter les communications dans un délai de trois mois était réalisable et qu'elle intervenait à un moment opportun après les semailles⁹⁶. Face aux empiètements manifestes du Comité de salut public, les comités, en se fondant notamment sur la loi du 7 fructidor an II, cherchent ainsi à valoir leur autonomie, qui est en réalité singulièrement rognée par la loi du 21 floréal. De façon plus générale, ces tensions rendent compte des tergiversations qui courent pendant toute la Convention thermidorienne à propos du mode de fonctionnement du gouvernement révolutionnaire : faut-il déléguer les fonctions de surveillance des commissions exécutives à des comités ad hoc (c'est l'option privilégiée au lendemain du 9 thermidor, avec le décret du 7 fructidor an II) ou bien continuer à concentrer cette surveillance entre les seules mains du Comité de Salut public (c'est la solution finalement retenue au printemps 1795) ?
- 31 Les archives des comités permettent ainsi de saisir l'évolution des relations qu'entretiennent les comités avec les différents rouages du gouvernement révolutionnaire - la Convention, les autres comités, les commissions exécutives et les agences qui peuvent en dépendre - dans un contexte marqué par d'importants bouleversements institutionnels. Ces relations rendent compte d'une action politique fondée sur le maintien du principe d'une séparation des pouvoirs exécutif et législatif, mais placée sous l'égide tutélaire de l'assemblée et sous la surveillance encore forte du Comité de salut public.

Les comités au travail : connaître, produire et exécuter la loi ?

- 32 Les comités jouent un rôle essentiel dans l'élaboration de la loi. Les comités ont mandat non seulement pour préparer les textes de loi mais aussi pour prendre « les mesures d'exécution qui leur appartiennent »⁹⁷. À cet égard, les deux comités étudiés, même s'ils ne constituent pas des instances de gouvernement comme l'historiographie a pu qualifier certains d'entre eux, à commencer par le Comité de salut public, sont investis d'un pouvoir réglementaire et de prérogatives ressortissant à des fonctions tant législatives qu'exécutives. À travers l'étude des délibérations et des décisions prises par les comités, il s'agit de saisir, au-delà des pouvoirs qui lui sont reconnus en droit, ceux qu'ils ont pu être amenés à exercer en pratique.
- 33 Le travail des comités n'a cessé de s'alourdir au fil des mois comme l'indiquent le nombre de séances et la quantité des dossiers consignés dans leurs registres des délibérations.

Fig. 9 - Nombre de séances mensuelles du Comité des ponts et chaussées puis du Comité des travaux publics⁹⁸



- 34 Le contraste est d'abord très net entre l'activité du Comité des ponts et chaussées qui, jusqu'à sa dissolution en fructidor an II, se réunit en moyenne un jour sur quatre, et celle du Comité des travaux publics qui, en l'an III, tient des séances bien plus rapprochées. La pression du contexte politique, militaire et économique, et ses incidences sur les questions liées aux transports (épuration du corps des ingénieurs, renchérissement des matériaux de construction, pénurie d'ouvriers qualifiés, demande de résiliation de contrat par nombre d'entrepreneurs...), transparaît à travers les délais imposés aux comités pour accélérer le traitement de certains dossiers, la périodicité accrue des réunions, ainsi que la convocation plus fréquente de séances extraordinaires. Le Comité des travaux publics en vient même à se plaindre de l'insuffisance des moyens qui lui sont donnés pour mener à bien sa tâche⁹⁹. La simplification des procédures administratives évoquées précédemment est précisément motivée par un souci de rationaliser le temps de travail. Le Comité des travaux publics n'en est pas moins contraint de constater qu'il lui est impossible de s'assembler tous les jours et décide par conséquent de ne se réunir que quatre fois par décade¹⁰⁰.
- 35 Les deux comités, dont le travail d'élaboration de lois suppose une connaissance des dispositions existantes, vont s'attacher à la constitution d'une mémoire législative. Cette préoccupation, les membres du Comité des transports, postes et messageries la justifie par le respect scrupuleux de l'autorité de la loi « considérant qu'un usage ne peut tenir lieu de loi, que lorsqu'il n'y a point de loi existante, mais que, toutes les fois qu'il existe une loi positive, l'exécution doit en être maintenue, nonobstant tout usage contraire à ses dispositions que l'abus auroit pu introduire¹⁰¹ ». Dès sa création, le Comité des ponts et chaussées, pour être en mesure d'entamer ses travaux, avait réclamé de pouvoir disposer des « différents décrets relatifs à la partie d'administration qui [lui] est confiée¹⁰² ». Il avait ainsi sollicité une collection complète des lois depuis le début de la Révolution pour « vérifier si les citations de différentes loix qui se rencontrent tous les jours dans les pétitions présentées au comité sont exactes¹⁰³ ». Les deux comités créés par la Convention thermidorienne vont s'employer de la même façon à rassembler de la documentation auprès du Comité des décrets¹⁰⁴ et de l'Agence des lois¹⁰⁵. Cette collection de lois et de décisions fut complétée au gré des dossiers à

traiter. Cependant pour des raisons d'économie, il fut décidé en prairial an III de réduire le nombre de cahiers des lois de neuf à quatre¹⁰⁶.

- 36 Les comités s'attachèrent non seulement à compiler les lois existantes sur leur domaine d'action respectif, mais furent aussi amenés ponctuellement à solliciter des précisions sur certains textes de loi. Le Comité des transports, postes et messageries en vint ainsi à réclamer de Louis Rondonneau, directeur du Dépôt des lois, un exemplaire de la loi du 28 ventôse en II (18 mars 1794) et un exemplaire du décret du 10 août 1790 sur l'inviolabilité du secret des lettres (cité dans la loi du 20 juillet 1791¹⁰⁷). Les comités s'adressèrent également aux commissions exécutives qui, en se substituant aux ministères, avaient récupéré leurs archives¹⁰⁸. Le Comité des transports, postes et messageries décida ainsi d'écrire à la septième commission pour lui demander « s'il existe une loi qui assujettisse les citoyens qui font des chargements aux messageries nationales à faire la déclaration des objets renfermés dans leurs malles ou ballots ». Après avoir constaté l'absence d'une telle loi, le comité décida d'insérer un article en ce sens dans le projet de décret soumis à la Convention sur le transport de la poudre à tirer¹⁰⁹.
- 37 Outre les lois promulguées par la Convention, les comités veillent à se tenir informés des décisions rendues par le Comité de salut public. C'est ainsi que le Comité des transports, postes et messageries dépêche N. Mirande et J.-C. Defrance pour se faire remettre ses derniers arrêtés. Le comité se vit finalement remettre un cahier contenant les arrêtés demandés, à l'exception de ceux qui étaient encore à l'impression¹¹⁰. Quant au Comité des travaux publics, c'est généralement la commission des travaux publics qui lui adresse périodiquement les arrêtés du Comité de salut public relatifs à son champ de compétence afin qu'ils y soient archivés¹¹¹.
- 38 L'élaboration des projets de loi constitue *a priori* une compétence essentielle des comités. Le règlement pour la distribution du travail et la police intérieure du Comité des travaux publics prévoit que « le comité seul arrêtera soit les projets de décrets, soit les projets de lois à soumettre à la Convention Nationale » (art. 3)¹¹². Comme l'a montré M. Verpeaux, la distinction entre les uns et les autres exprime en fait une hiérarchie des normes, les lois traitant d'objets plus importants et plus généraux que les simples décrets¹¹³. De même, chaque section est responsable « du système général des lois qui lui sont relatives » (art. 1)¹¹⁴. Les mêmes dispositions s'appliquent pour l'organisation du travail du Comité des transports, postes et messageries¹¹⁵. Un rapport est transmis par la section ou la division compétente avant d'être soumis au comité, qui le transmet ensuite à l'Assemblée. Les registres des délibérations permettent ainsi de suivre le processus complexe de compilation des informations et les délais d'écriture de la loi.
- 39 Le nombre de projets de lois et de décrets élaborés par les comités apparaît en effet relativement modeste au regard des arrêtés qu'ils promulguent. L'importance relative de ces types d'actes est mesurable à travers les procès-verbaux des séances et à l'occasion du traitement des archives des comités après leur suppression en octobre 1795. Le registre des arrêtés adoptés par le Comité des transports, postes et messageries en recense ainsi 3 558¹¹⁶. La majorité d'entre eux sont adoptés en exécution d'une loi : « Les arrêtés que les comités peuvent prendre dans les cas ci-dessus déterminés, doivent toujours avoir pour base une loi précise. En cas de silence ou de la loi, l'interprétation en appartenant essentiellement à la Convention Nationale, et est

expressément interdite aux comités¹¹⁷. » Ces arrêtés sont d'ailleurs communiqués à l'assemblée : sur les 900 exemplaires imprimés, 800 sont distribués à la Convention¹¹⁸.

40 S'ils assument prioritairement une fonction législative en participant à l'élaboration de la loi, les comités se sont également préoccupés de son application, tout au moins jusqu'en floréal an III (mai 1795). C'est aux commissions exécutives qu'il revient en principe de publier et de faire exécuter les lois adoptées par l'assemblée et les arrêtés rendus par les comités. Ce sont elles encore qui assurent l'essentiel de la correspondance avec les administrations locales¹¹⁹ qui ressortent traditionnellement du pouvoir exécutif¹²⁰. Ainsi, à propos d'un arrêté pris par le Comité des transports, postes et messageries pour soutenir l'activité des maîtres de poste, il est expressément stipulé que ce texte devra être communiqué aux autorités constituées et aux représentants en mission pour « concourir à son exécution »¹²¹. La loi du 7 fructidor an II prévoit cependant que les comités puissent prendre « des mesures d'exécution » des lois. Le Comité des travaux publics n'était toutefois pas autorisé à prendre d'arrêtés « sous prétexte de mesures exécutives » sur les ouvrages portuaires, les travaux relatifs à la défense des côtes, les fortifications, les mines et les bâtiments militaires¹²². Le fait de reconnaître aux comités, même avec une marge de manœuvre limitée, un pouvoir d'exécution des lois auprès des administrations locales, participe de l'idée que la loi une fois votée ne s'exécute pas d'elle-même et qu'il importe dans le cadre d'une procédure centralisée de contrôler les modalités de son application et de garantir l'uniformité de celle-ci sur le territoire de la République. La loi du 7 fructidor an II stipule ainsi que « les comités ont une autorité immédiate, chacun dans leur ressort, sur les corps administratifs et judiciaires, pour l'exécution de leurs arrêtés »¹²³. Le Comité des travaux publics est ainsi saisi par l'administration du département de la Meurthe qui lui envoie une copie d'un arrêté indiquant que, « à défaut de loi, elle a pris provisoirement le 1^{er} de ce mois pour fixer la partie de pavé qui doit être à la charge du Trésor public dans la traversée des communes¹²⁴ ». De même, le Comité des transports, postes et messageries décide de dépêcher par deux fois deux de ses membres - son président, J.-M. Bion, et un de ses deux secrétaires, Julien Palasne de Champeaux - auprès du Comité de salut public pour s'assurer que l'arrêté du 22 nivôse an III (11 janvier 1795), qui doit activer la circulation des dépêches, a bien été communiqué aux représentants en mission¹²⁵. Symétriquement, la Convention a pu être amenée à demander au Comité des transports, postes et messageries de rendre compte de l'inexécution de certaines décisions, à propos notamment des sommes impayées depuis plusieurs mois aux maîtres de poste aux chevaux¹²⁶.

41 Plusieurs membres des deux comités ont en outre été envoyés comme représentants en mission avec un mandat spécifique. C.-G. Romme, est dépêché pour le compte du Comité des travaux publics sur les frontières du Nord afin d'activer la réparation des routes. Quant à J.-R. Fayolle, il est missionné avec trois autres députés (Jean-Dominique Blanqui qui intègre le Comité des travaux public section des Monuments en ventôse an II), Jacques Peries et Joseph Lacombe pour superviser les travaux routiers¹²⁷. Le comité supervise également avec le Comité de salut public la division du territoire de la République en dix arrondissements routiers et à l'affectation des représentants en mission préposés à la surveillance des travaux de réparation¹²⁸. Quant au Comité des transports, postes et messageries, il expédie Antoine Estadens, maître de poste à Baziège (département de Haute-Garonne) avant la Révolution, et N. Mirande pour inspecter les relais de poste¹²⁹.

- 42 Loin d'être confinés à la stricte élaboration des lois relatives aux questions de transports, les comités de la Convention ont donc participé à la politique de centralisation alors mise en œuvre, notamment par la promulgation de nombreux arrêtés d'exécution des lois et à travers le souci de leur application sur le terrain, jusqu'à ce que le Comité de salut public prétende exercer à nouveau seul ce pouvoir à compter de mai 1795.
- 43 La Convention thermidorienne, si elle ne dissout pas le gouvernement révolutionnaire, le restructure par la loi du 7 frimaire an II, afin de permettre à la Convention, avec la création de comités spécialisés, de recouvrer son autorité sur des prérogatives que le Comité de salut public s'était largement arrogées grâce à la tutelle exclusive qu'il avait exercée en l'an II sur les commissions exécutives. Tout au plus existait-il un comité des ponts et chaussées dont la marge de manœuvre était dans les faits assez limitée. Avant cette réorganisation impulsée par la Convention, la question des transports ressortait principalement du pouvoir exécutif : après la suppression du ministère de l'Intérieur au sein duquel avait fonctionné deux divisions (respectivement la quatrième en charge des relais de poste et maîtres de poste, et la cinquième traitant entre autres responsabilités des ponts et chaussées, puis des travaux publics), le pouvoir exécutif, tout en conservant une existence institutionnelle par le biais de commissions, est, dans les faits, étroitement subordonné au Comité de Salut public. C'est d'ailleurs sur l'organisation de ces commissions exécutives, qui leur préexistent, que le Comité des travaux publics et le Comité des transports, postes et messageries vont calquer leur structuration interne en l'an III. Ces deux comités présentent au demeurant une évidente complémentarité dans la définition de leurs compétences respectives, l'un étant en charge des infrastructures tandis que l'autre s'occupait des circulations stratégiques. À partir de l'hiver 1794, ils vont toutefois devoir composer avec le pouvoir reconnu au Comité de salut public. La confusion qui règne alors dans le partage des compétences en matière de politique de transports rend compte de la difficulté à rompre avec le gouvernement révolutionnaire, c'est-à-dire à dessaisir le Comité de salut public de son rôle d'impulsion et d'encadrement de l'action gouvernementale. La fin du régime d'« exécutif parlementaire »¹³⁰ et le rétablissement du ministère de l'Intérieur en brumaire an IV (novembre 1795), ne sont pas sans incidence sur le sort des archives des anciens comités de la Convention. Après leur dissolution, leurs papiers ne seront pas versés dans les archives de l'assemblée, mais vont être considérés comme des matériaux administratifs qui incombent donc au seul pouvoir exécutif¹³¹.

NOTES

1. AN, F/14/9818. Décret de la Convention Nationale pour la formation d'un Comité des ponts et chaussées, 18 janvier 1793.

2. Jean PETOT, *Histoire de l'administration des Ponts et Chaussées*, Paris, Librairie Marcel Rivière et Cie, 1958, p. 362. Voir aussi *Procès-verbaux des comités d'agriculture et de commerce de la Constituante, de la Législative et de la Convention*, édité par Fernand GERBAUX et Charles Schmidt, Paris, Impr. Nat.,

1908, t. 3, p. 145-147. AN, AF/18/129, f° 2, Procès-verbal de la séance du 12 brumaire an II (2 novembre 1793).

3. AN, AF/II*/38 n° 5, Procès-verbal de la séance du 2^e jour sans-culottides an II (18 septembre 1794). Il s'installe dans un local occupé jusqu'alors par le Comité d'agriculture.

Voir *Collection Baudouin*, vol. 53, *Décret portant que ces mots 'pour le complément du Comité des transports, postes & messageries' seront substitués à ceux-ci : pour le complément du Comité des transports militaires, dans l'intitulé du résultat du scrutin proclamé dans la séance du 29 fructidor, 2^e jour sans-culottide an II*.

4. Le Comité des charrois de l'armée (4 mai 1793-22 juin 1793) est réuni ensuite au Comité de surveillance des subsistances (jusqu'au 24 septembre 1794). *Collection Baudouin*, vol. 47, *Décret qui supprime les régies et administrations des charrois, et crée une commission des transports militaires, composée de trois membres*, 14 ventôse an II (4 mars 1794), art. 1 : « Il sera formé une commission des transports militaires, composée de trois membres nommés par la Convention nationale sur la présentation du Comité de Salut public ». AN, F/14/9819 Décrets de la Convention nationale des 14 et 16 ventôse an II (4 et 6 mars 1794) créant cette institution.

5. Henri OLIVE, *L'Action exécutive exercée par les comités des assemblées révolutionnaires 1789-4 brumaire an IV (27 octobre 1795)*, thèse de droit, Aix, 1908.

6. Guillaume MAZEAU et Maria CASTELLÀ I PUJOLS (dir.), « Les comités des Assemblées révolutionnaires : des laboratoires de la loi », numéro spécial de la revue *La Révolution française*, 3, 2012, p. 13.

7. Jules GUIFFREY, « Les comités des assemblées révolutionnaires 1789-1795. Le comité de l'agriculture et du commerce », *Revue historique*, 1986, t. I, p. 463 et p. 480.

8. André BRUNOT (« L'administration des ponts et chaussées pendant la Révolution ») cite l'action du Comité des ponts et chaussées, tandis que Pierre NOUGARET (« Postes et Révolution française ») ne mentionne que l'intervention du Comité de salut public, *L'administration de la France sous la Révolution*, Paris, Droz, 1992.

9. Jean PETOT, *Histoire de l'administration des Ponts et Chaussées*, op. cit., p. 365 : « L'assemblée nationale se comporte comme un conseil omnipotent, qui se divise en sections pour exercer commodément les fonctions gouvernementales. Chacun des comités est une délégation de la Convention, avec des pouvoirs limités à un département ministériel, tandis que l'assemblée se réserve les décisions les plus importantes, et assure l'unité de direction. Le travail de l'administrateur, le pouvoir réglementaire et l'élaboration des lois sont réunis dans les mêmes mains ». Jean-Marcel GOGER, *La politique routière en France de 1716 à 1815*, thèse EHESS, sous la direction de Jean-Claude PERROT, 1988, p. 1003-1005 et p. 1059-1062.

10. Éric SZULMAN, « Administrer la navigation intérieure sous la Révolution », *AHRF*, 389, 2017/3, p. 57-76. Voir aussi Anne CONCHON, « Les transports intérieurs sous la Révolution : une politique de l'espace », *AHRF*, 352, 2008/2, p. 5-28.

11. Alexandre Guermazi, Jeanne-Laure Le Quang et Virginie Martin (dir.), *Exécuter la loi (1789-1804)*, Paris, Éditions de la Sorbonne, 2018 et Nicolas ROUSSELLIER, *La force de gouverner le pouvoir exécutif en France, XIXe-XXIe siècles*, Paris, Gallimard, 2015, chap. 1.

12. Alphonse AULARD (éd.), *Recueil des actes du Comité de Salut Public avec la correspondance des représentants en mission et le registre du conseil exécutif provisoire*, Paris, Imp. Nat, 1889-1971, 30 vol.

13. AN, AF/II/18, 133, f° 18 et AF/II*/35 n° 256, Procès-verbal de la séance du 3 brumaire an III (24 octobre 1794). Obelin et Claverye furent chargés de « veiller à la conservation des cartons, liasses, registres et papiers qui sont en dépôt au comité pour en faire la remise soit aux Archives nationales, soit au Directoire exécutif aussitôt son installation ».

14. AN, AF/18 pour le Comité des ponts et chaussées puis Comité des travaux publics, et AF/19 pour le Comité des transports, postes et messageries.

15. AN, AF/II*/34-35 pour le Comité des ponts et chaussées, puis Comité des travaux publics, et AF/II*/36-38 pour le Comité des transports, postes et messageries.
16. AN, F/90/20246. Correspondance et mémoires entre les comités de la Convention nationale et l'administration des postes (du 1^{er} brumaire au 30 thermidor an III). Il s'agit pour l'essentiel d'accusés de réception d'arrêtés et de demandes d'emplois.
17. Igor MOULLIER, *Le Ministère de l'Intérieur sous le Consulat et le premier Empire (1799-1814) : gouverner la France après le 18 brumaire*, thèse de doctorat, dir. G. Gayot, Université de Lille 3, 2004, p. 40.
18. *Almanach national de France*, 1793, p. 85
19. P. Roux-Fasillac est par ailleurs nommé commissaire auprès du Directoire des postes (AN, AF/II/18, 128, f° 23).
20. AN, AF/II/18, 121.
21. AN, AF/II*/34, n° 34, Procès-verbal de la séance du 12 brumaire an II (2 novembre 1793) et n° 42, Procès-verbal de la séance du 22 frimaire an II (12 décembre 1793).
22. AN, F/14/9820, Décret du 6 germinal an II (26 mars 1794) et AF/II*/34, n° 66, Procès-verbal de la séance du 27 germinal an II (16 avril 1794).
23. AN, F/14/9818, Lettre circulaire du ministre de l'Intérieur par intérim aux ingénieurs, 21 février 1793.
24. AN, AF/II*/34, n° 44, Procès-verbal de la séance du 2 nivôse an II (22 décembre 1793) et n° 47, Procès-verbal de la séance du 12 nivôse an II (31 décembre 1793).
25. AN, F/14/9819, Lettre de J.-F. Paré, ministre de l'Intérieur, au président du Comité des Ponts et Chaussées, 4 nivôse an II (24 décembre 1793).
26. AN, F/14/9820, Décret du 29 germinal an II (18 avril 1794).
27. AN, F/14/9819, Décret du 21 ventôse an II (11 mars 1794) portant création d'une commission des travaux publics ; AD/XIII/19, Décret de la Convention nommant les quatre membres de celle-ci, 17 ventôse an II (7 mars 1794).
28. AN, F/14/9820, Décret du 12 germinal an II (1^{er} avril 1794) qui supprime le Conseil exécutif provisoire, et remplace le Ministère par douze commissions. Une partie des archives de la commission des travaux publics est conservée dans la sous-série F/13. Cf. Georges BELLONI, « Les douze commissions exécutives établies en l'an II », *La Révolution française. Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 1924, LXXVII, p. 97-128.
29. AN, F/14/9819, Extrait des registres du Comité de salut public, 21 thermidor an II (8 août 1794) ; F/14/9820, Extrait des registres du Comité de salut public, 22 floréal an II (11 mai 1794) ; F/14/9820, Décret du 30 germinal an II (19 avril 1794).
30. AN, F/14/9820, Copie de la lettre du Comité de salut public à la Commission des Travaux Publics en date du 6 messidor an II (24 juin 1794) ; Extrait des registres du Comité de salut public, 4 floréal an II (23 avril 1794).
31. AN, F/14/9820, Loi relative à la réorganisation des comités de la Convention nationale, 7 fructidor an II (24 août 1794).
32. Dans les faits, le Comité des transports, postes et messageries fut amené occasionnellement à traiter des dossiers relatifs aux infrastructures (AN, AF/II/19, 135, f° 3, Rapport au sujet d'une brèche dans la levée au grand bief de distribution du canal de Briare).
33. AN, F/14/9820.
34. AN, F/14/9820, Arrêté du Comité de salut public du 19 prairial an II (7 juin 1794) qui confie au Comité des travaux publics le soin de faire enlever le plomb qui couvre l'église de Caen pour le mettre à disposition de commission des armes, poudres et mines.
35. *Collection Baudouin*, vol. 54, *Décret relatif aux prisons, maisons d'arrêt et de police, de répression, de détention, et hospices de santé*, 28 vendémiaire III (19 octobre 1794) : « Le Comité des travaux publics prendra, sans délai, toutes les mesures nécessaires pour rendre habitables et salubres les prisons, maisons d'arrêt, de répression, de détention et hospices de santé qui sont susceptibles de

le devenir, et pour remplacer ceux desdits établissements qui devront être abandonnés, par d'autres qui réunissent les avantages de la sûreté et de la salubrité ».

36. AN, F/14/9820, Loi du 7 fructidor an II (24 août 1794).

37. AN, AF/II/18, 131, f° 6 et f° 10, Procès-verbaux des séances des 11 et 18 nivôse an III (31 décembre 1794 et 7 janvier 1795). Le rapport, élaboré conjointement avec le Comité des finances, fut adopté à l'unanimité par le Comité de salut public.

38. AN, C*/II/§8-14, Sommaire des lettres et pétitions reçues avec indication des comités auxquels elles ont été renvoyées.

39. De fait, le registre des présences conservé pour le Comité des travaux publics (AF/II/18, 127), les membres signataires sont au nombre de sept au minimum. Certaines séances ont dû être annulées parce que le quorum n'était pas atteint.

40. Collection Baudouin, vol. 55, *Décret qui autorise le Comité des transports à établir des bureaux pour le dépôt et distribution des dépêches, l'enregistrement des voyageurs, etc.*, 29 brumaire an III (19 novembre 1794).

41. AN, AF/II*/38, n° 362, Procès-verbal de la séance du 28 nivôse an III (17 janvier 1795). Voir aussi AF II*38 n° 27, Procès-verbal de la séance du 18 vendémiaire an III (9 octobre 1794) où il est décidé qu'il « sera fait un rapport à la Convention Nationale pour lui demander de suspendre l'exécution de l'art. 3 du titre 1^{er} de la loi des 23 et 24 juillet 1793, en ce qu'il porte que provisoirement et pendant toute la durée du gouvernement révolutionnaire le nomination desdits directeurs est attribuée à son Comité des transports, postes et messageries qui choisira entre trois citoyens présentés par l'administration de district, sur l'avis du Conseil général de la commune où seront établis les bureaux de poste ».

42. AN, AF II*34, n° 100, Procès-verbal de la séance du 24 vendémiaire an III (15 octobre 1794).

43. AN, F14 9820, Arrêté du Comité de salut public du 14 floréal an II (3 mai 1794).

44. AN, AF II*34, n° 167, Procès-verbal de la séance du 19 germinal an III (8 avril 1795).

45. Charles Vaissière de Saint-Martin-Valogne qui a opté pour le Comité des finances est remplacé par M.-P. Creuzé-Pascal. Cf. AN, AF/II*/36, p. 3, Procès-verbal de la séance du 2 vendémiaire an II (23 septembre 1793). De même, Jean Salleles quitte le Comité des Transports, postes et messageries quand il est nommé en brumaire III au Comité des finances (AF/II/19, 135, f° 3). La loi du 7 fructidor an II interdit en effet de siéger dans deux comités (art. 26).

46. AN, AF/II/19, f° 1, Procès-verbal de la séance du 2^e jour sans-culottide an II (18 septembre 1794), et AF/II*/36 f° 1.

47. AN, AF/II*/34, n° 86, Procès-verbal de la séance du 24 fructidor an II (10 septembre 1794) et AF/II/18, 130, f° 7, Procès-verbal de la séance du 14 vendémiaire an III (5 octobre 1794).

48. AN, AF/II*/34, n° 121.

49. AN, AF/II*/34, n° 134.

50. BnF, 4°Le 38 1652, *Rapport et projet de décret sur la navigation générale et intérieure de la République*, 24 fructidor an III (10 septembre 1795). Sous le Directoire, il présidera la Commission de la navigation intérieure.

51. AN, AF/II*/35, n° 205, Procès-verbal de la séance du 18 prairial an III (6 juin 1795).

52. Le Comité des travaux publics « s'est partagé provisoirement en trois grandes divisions correspondant à celles de la commission ». Voir AN, AF/II*/34, n° 86, Procès-verbal de la séance du 24 fructidor an II (10 septembre 1794).

53. AN, AF/II*/38, n° 134, Procès-verbal de la séance du 24 brumaire an III (14 novembre 1794).

54. AN, AF/II*/38, n° 21, Procès-verbal de la séance du 14 vendémiaire an III (5 octobre 1795).

55. AN, AF/II*/38 n° 498, Procès-verbal de la séance du 14 ventôse an III (4 mars 1795).

56. AN, AF/II*/34, n° 121, Procès-verbal de la séance du 24 frimaire an III (14 décembre 1794).

57. AN, AF/II/18, n° 130, f° 35, Procès-verbal de la séance du 24 frimaire an III (14 décembre 1794).

58. AN, AF/II*/34, n° 169, Procès-verbal de la séance du 22 germinal an III (11 avril 1795).

59. Pierre CARON, « Le Conseil exécutif provisoire et le pouvoir ministériel (1792-1794) », *AHRF*, 1937, p. 4-16. Alexandra PERI, *Le Pouvoir exécutif dans le processus de formation de la loi dans l'histoire constitutionnelle française (1789-1958)*, Paris, LGDJ, 2008.
60. Pour le Comité des transports, postes et messageries : AN, AF/II*/36, p. 6 (art. 4) ; pour le Comité des travaux publics : AF/II*/34 n° 96, Procès-verbal de la séance du 14 vendémiaire an III (5 octobre 1794).
61. *Collection Baudouin*, vol. 46, *Décret relatif à une nouvelle fixation des époques des foires et marchés*, 21 pluviôse II (9 février 1794). Le Comité des ponts et chaussées est chargé de s'occuper, avec l'administration des postes et messageries, de la fixation du départ et de l'arrivée des postes et messageries qu'exige la nouvelle division de l'année, et de présenter à la Convention, dans le plus court délai, le résultat de ce travail. L'année suivante, les deux comités corédigèrent avec le Comité de salut public une circulaire à destination des administrations départementales. Cf. AN, AF/II/18, 132 et AF/II*/35, 205, Procès-verbal de la séance du 18 prairial an III (27 mai 1795). Est conservé dans les archives de l'administration des ponts et chaussées un des rares courriers cosignés par le Comité de salut public et les Comités des travaux publics et des transports, postes et messageries, 18 prairial an III (6 juin 1795). Cf. AN, F/14/9822.
62. AN, AF/II*/38, n° 235, Procès-verbal de la séance du 24 frimaire an III (14 décembre 1794). Le Comité des transports, postes et messageries renvoie au Comité des travaux publics la lettre sur le mauvais état des routes en Bourgogne.
63. Le Comité des transports, postes et messageries transmet ainsi au Comité militaire une pétition relative aux charrois réunis. Cf. AN, AF/II*/38, n° 37, Procès-verbal de la séance du 18 vendémiaire an III (9 octobre 1794).
64. AN, AF/II*/34, n° 90, Projet de décret et Procès-verbal de la séance du 4^e jour des sans-culottides an II (20 septembre 1794).
65. AN, AF/II*/34, n° 109, Procès-verbal de la séance du 22 brumaire an III (12 novembre 1794).
66. AN, AF/II*/38, n° 83, Procès-verbal de la séance du 4 brumaire an III (25 octobre 1794).
67. AN, AF/II*/34, n° 155, Procès-verbal de la séance du 14 ventôse an III (4 mars 1795) et n° 160, 28 ventôse an III (18 mars 1795).
68. Michel EUDE, « Le Comité de Sûreté Générale en 1793-1794 », *AHRF*, 261, 1985, p. 295-306. AN, AF/II/ 18, 131, f° 36, Procès-verbal de la séance du 18 ventôse an III (8 mars 1795). Le comité charge J.-B. Marragon, J.-M. Coupé et C.-G. Romme de se rendre à la section de la police du Comité de sûreté générale pour déterminer à quel comité échoit la surveillance des amas de boues et de fumier dans les rues de Paris.
69. AN, AF/II/18, 130, f° 10 et f° 12, et AF/II*/34, n° 98, Procès-verbal de la séance du 18 vendémiaire an III (9 octobre 1794). Ces pièces lui seront toutefois remises quelque temps après.
70. AN, AF/II/18, 130, f° 13, Procès-verbal de la séance 26 vendémiaire an III (17 octobre 1794).
71. AN AF/II/18, 131, f° 21, Procès-verbal de la séance du 12 pluviôse an III (31 janvier 1795) et AF II* 34, 142, Procès-verbal de la séance du 12 pluviôse an III : « On observe qu'une partie des travaux publics tels que les ports maritimes sont sous la surveillance du Comité de salut public et que ces travaux sont dirigés par des ingénieurs civils ».
72. Voir Joseph BARTHÉLÉMY, *Le Rôle du pouvoir exécutif dans les républiques modernes*, Paris, V. Giard & E. Brière, 1907, p. 479-sq.
73. Comme l'indique Éric Szulman (art. cité), elle assure à cet égard l'essentiel des fonctions dévolues auparavant au département des Ponts et chaussées.
74. AN, F/14/9821, Extrait du registre des arrêtés du Comité des travaux publics, 3 pluviôse an III (22 janvier 1795) : « Sur la proposition d'un membre, le Comité des travaux publics a arrêté que la commission des travaux publics ne se rendra aux séances du comité que les 4 et 8 de chaque décade, et que dans le cas où la commission auroit des objets pressants, elle en préviendra le comité en lui demandant une séance ».

75. AN, AF/II*/34, n° 148, Procès-verbal de la séance du 28 pluviôse an III (16 février 1795). Cf. Albert MATHIEZ, « Les comptes décennaires des autorités du Gouvernement révolutionnaire et des commissaires du Directoire », *RHMC*, 1902, 4, p. 155-169.

76. AN, AF/II/19, 136, f° 13, Procès-verbal de la séance du 28 pluviôse an III (16 février 1795).

77. AN, AF/II*/34, n° 159, Procès-verbal de la séance du 26 ventôse an III (16 mars 1795).

78. AN, AF II 18, 131, f° 18 et AF II*/34, n° 139, Procès-verbal de la séance du 4 pluviôse an III (23 janvier 1795).

79. Cf. G. BELLONI, *op. cit.*, p. 124-sq.

Les mémoires sur le fonctionnement de ces commissions exécutives et des relations houleuses qu'elles ont pu avoir avec les comités se trouvent dans les deux dossiers suivants : C//355, dossier 1875 [Commission des travaux publics] : Tableau des attributions des trois divisions avec lettres des commissaires Rondelet et Camus, 5 nivôse an III (25 décembre 1794), et C//355, dossier 1876 [Commission des transports militaires, postes et messageries] : tableau des travaux des différents bureaux et des agences qui en dépendent, 4 nivôse an III (24 décembre 1794)

80. *Réimpression du Moniteur*, t. 22, 15 frimaire an III (5 décembre 1794).

81. AN, F/14/9820, Arrêté du Comité de salut public du 10 messidor an II (28 juin 1794) sur rapport de la 7^e commission exécutive créant une agence chargée « des mouvements et transports par eau ».

82. AN, AF/II*/34, n° 101, Procès-verbal de la séance du 26 vendémiaire an III (17 octobre 1794) : « Il n'y avait aucune agence sous la commission, il observe qu'il en est une qui est celle de la navigation, qui par sa denomination, pourroit être présumée avoir des rapports immédiats que cependant elle n'a pour attribution que la partie du contentieux et qu'elle correspond avec le Comité des transports à ce sujet. Qu'il n'y a aucune agence intermédiaire entre la commission et la Convention ».

83. AN, AF/II*/38, n° 138, Procès-verbal de la séance du 24 brumaire an III (14 novembre 1794) : « Le comité, considérant que c'est de l'accord qui doit exister entre les autorités supérieures et celles qui leur sont subordonnées, que dépendent la sûreté et la célérité du service de la République, arrête que deux de ses membres se transporteront aux agences des postes et messageries pour prendre des renseignements sur les causes de la mésintelligence qui existe entre les agens et sur les moyens de rétablir d'agens à agens et entre les agens et la commission, l'harmonie nécessaire au bien du service ». J.-M. Bion et N. Mirande furent nommés pour régler l'« insubordination des agents envers la 7^e commission exécutive ».

84. AN, AF/II*/38, n° 210, Procès-verbal de la séance du 18 frimaire an III (8 décembre 1794).

85. AN, AF/II/38, p. 24 recto.

86. Coll. Baudouin, vol. 56 : *Décret portant qu'en exécution de la loi du . . . brumaire, chaque comité donnera son avis sur la question de savoir s'il convient de maintenir, ou de changer, ou de supprimer l'organisation actuelle des commissions exécutives & des agences ; que chaque comité nommera un de ses membres pour se réunir en commission, &c.* 13 frimaire. [03-12-1794 / 13 frimaire III].

87. AN, AF/II/18/130 ; AF/II/19/134 et AF/II*/38, 422.

88. Sur cette commission, voir la contribution de Céline Parcé dans le présent recueil.

89. Cette délégation constata toutefois que le chef de bureau pour la section des monuments devait pallier l'absence de son homologue pour les sections des routes, navigation et personnel. Cf. AN, AF/II/18, n° 131, f° 29, Procès-verbal de la séance du 2 ventôse an III et AF/II*/34, n° 149, 2 ventôse an III (20 février 1795).

90. G. BELLONI, *op. cit.*, p. 127.

91. A. AULARD (éd.), *op. cit.*, 1913, t. 23, p. 10-11.

92. Raphaël MATTA-DUVIGNAU, *Gouverner, administrer révolutionnairement : le Comité de salut public (6 avril 1793 - 4 brumaire an IV)*, Paris, L'Harmattan, 2013, p. 126-133.

93. Ces arrêtés du Comité de salut public sont conservés sous les cotes AF/II*/118 et 119 (2 prairial an II-26 prairial an III) pour les questions relatives aux transports militaires, postes et

messageries (soit 1007 arrêtés). Les arrêtés concernant les travaux publics (25 août 1793-10 brumaire an IV), qui sont listés dans les registres AF/II*/133-135, mêlent à des dispositions touchant aux infrastructures, des décisions relatives aux fêtes, aux fortifications, à des établissements culturels... Voir aussi D/IS/1, État des arrêtés et pièces du Comité de salut public concernant les travaux publics et la commission des travaux publics, 24 frimaire an IV (15 décembre 1795).

94. AN, F/14/9822, Arrêté du Comité de salut public du 24 thermidor an III (11 août 1795).

Raphaël MATTA-DUVIGNAU signale que le Comité de salut public avait compétence pour réglementer d'autres institutions parmi lesquelles l'Agence nationale des postes aux lettres. Voir « Le Comité de salut public (6 avril 1793 - 4 brumaire an IV) », *La Révolution française* [En ligne], 3 | 2012, p. 21.

95. AN, AF/II/19, 137, f° 11, Procès-verbal de la séance du 3 floréal an III (22 avril 1795).

96. AN, AF/II/18, f° 30, Procès-verbal de la séance du 14 floréal an III (3 mai 1795) et AF/II*/34 n° 187, 14 floréal an III (3 mai 1795) et n° 189, 16 floréal an III (5 mai 1795).

97. M. Verpeaux (*op. cit.*, p. 203) cite à cet égard le cas du décret du 15 fructidor an III (1^{er} septembre 1795) relatif à la procédure d'admission des candidats à l'école centrale des Ponts et Chaussées qui reconnaît au Comité des travaux publics un pouvoir partagé avec la commission en matière d'exécution des lois.

98. AN, AF/II/18, 127.

99. AN, AF/II*/34, n° 124, Procès-verbal de la séance du 2 nivôse an III (22 décembre 1794) : « Un membre démontre l'insuffisance des moyens employés par le Comité pour se faire rendre compte de tous les travaux Publics. Il propose de faire un rapport à la Convention nationale sur ce sujet ».

100. AN, AF/II*/35, n° 235, Procès-verbal de la séance du 2 thermidor an III (20 juillet 1795).

101. AN, AF/II*/38, n° 150, Procès-verbal de la séance du 28 brumaire an III (18 novembre 1794).

102. AN, D/IS1/32, dossier 246, Lettre 2^e jour sans-culottide an II (18 septembre 1794) signée Bion, Garnier, Dexants et Monestier (secrétaire).

103. AN, AF/II*/38, n° 291, Procès-verbal de la séance du 8 nivôse an III (28 décembre 1794).

104. AN, AF/II*/38, n° 4, Procès-verbal de la séance du 2^e jour des sans-culottides (18 septembre 1794) : « Le comité arrête qu'il sera écrit au comité des décrets pour lui demander au moins 20 exemplaires de chaque loi relative aux transports, postes et messageries ».

105. AN, AF/II*/34, n° 90, séance du 4^e jour des sans-culottides an II (20 septembre 1794) et : Lecture d'une « lettre de l'agence de l'envoi des lois qui invite le comité [des Travaux publics] à lui faire connoître le nombre de bulletins des lois nécessaires pour le service des bureaux ainsi que les lacunes qui peuvent exister dans les précédens envois. Le comité a arrêté de demander à l'agence trois collections complètes du bulletin des lois. Une demande semblable est adressée au Comité des transports, postes et messageries qui décide de solliciter « neuf exemplaires par jour, et la collection complète depuis son organisation ». Cf. AF/II*/36, Procès-verbal de la séance du 2 vendémiaire an III (23 septembre 1794).

106. AN, AF/II/19 138, f° 3, Procès-verbal de la séance du 12 prairial an III (31 mai 1794).

107. AN, AF/II*/38, n° 360, Procès-verbal de la séance du 28 nivôse an III (17 janvier 1795).

108. AN, F/14/9819, Décret du 21 ventôse an II (11 mars 1794), art. 7 : « Les bureaux des ministres de la guerre & de l'intérieur, relatifs aux travaux, & ceux du ministre de la marine, concernant les ports & la défense des côtes, les différents dépôts attachés à ces ministres, & en général tous les papiers qui se trouveront dans les recueils du Conseil exécutif provisoire, concernant des objets relatifs aux établissemens & Travaux publics, seront distraits sur le champ de ces recueils ou bureau, pour être attachés à ceux de la commission »

109. AN, AF/II*/38, n° 90, Procès-verbal de la séance du 6 brumaire an III (27 octobre 1794) et n° 93, Procès-verbal de la séance du 12 brumaire an III (2 novembre 1794).

110. AN, AF/II*/36, p. 2, Procès-verbal de la séance du second jour sans-culottide an II (18 septembre 1794) et p. 4 séance du 4 vendémiaire an III (25 septembre 1794).

111. AN, AF/II*/34, n° 112, Procès-verbal de la séance du 28 brumaire an III (18 novembre 1794) et n° 125, Procès-verbal de la séance du 4 nivôse an III (24 décembre 1794).
112. AN, AF/II/18, 130, f° 7 et AF/II*/34, n° 96, Procès-verbal de la séance du 14 vendémiaire an III (5 octobre 1794).
113. Cf. Michel VERPEAUX, *La naissance du pouvoir réglementaire 1789-1799*, Paris, PUF, 1991.
114. AN, AF/II/18, 130, f° 7 et AF/II*/34, n° 96, Procès-verbal de la séance du 14 vendémiaire an III (5 octobre 1794).
115. AN, AF/II*/36, p. 5 recto. Règlement pour la division du travail et la police intérieure du comité (art. 3) : « Chaque rapport est soumis au comité qui seul a le droit d'arrêter et d'adopter les rapports et projets de lois présentés par les sections ».
116. AN, AF/II*/38.
117. AN, F/14/9820. Loi du 7 fructidor an II (24 août 1794), art. 23.
118. AN, AF/II*/38, n° 51, Procès-verbal de la séance du 24 vendémiaire an III (15 octobre 1794).
119. Les commissions envoyèrent des tableaux indicatifs de leurs attributions aux administrations des districts et des départements. Cf. AN, F/14/9820, Extrait du registre des arrêtés du Comité de salut public, 3 fructidor an II (20 août 1794).
120. M. VERPEAUX, *op. cit.*, p. 203.
121. AN, AF/19/136, f° 20 et AF/II*/38, n° 516, Arrêté du 15 ventôse an III (5 mars 1795), art. 8.
122. AN, F/14/9820, Loi du 7 fructidor an II (24 août 1794), art. 13.
123. *Ibid.*, art. 28.
124. AN, AF II*34, n° 117, Procès-verbal de la séance du 14 frimaire an III (4 décembre 1795).
125. AN, AF II*38, n° 437, Procès-verbal de la séance du 24 pluviôse an III (12 février 1795).
126. AN, AF/II*/38, n° 214, Procès-verbal de la séance du 21 frimaire an III (11 décembre 1794).
127. AN, F/14/9822, Loi du 14 germinal an III (3 avril 1794).
128. AN, AF/18/132, f° 25 et AF/II*/34, n° 182, Procès-verbal de la séance du 8 floréal an III (27 avril 1795).
129. AN, AF/II/19, 137, f° 15, Procès-verbal de la séance du 22 floréal an III (11 mai 1795). Cf. aussi Michel BIARD, *Missionnaires de la République les représentants du peuple en mission (1793-1795)*, Paris, vendémiaire, 2015, p. 84.
130. J. BARTHÉLÉMY, *op. cit.*, p. 34.
131. AN, D/IS/1. État des cartons et registres du Comité des travaux publics remis au ministre de l'Intérieur, 6 frimaire an IV (27 novembre 1795). On ne dispose pas d'archives similaires pour suivre le sort des papiers produits par le Comité des transports, postes et messageries (D/XLIV/1).

RÉSUMÉS

À travers l'étude des activités complémentaires des deux comités de la Convention - celui des ponts et chaussées devenu par la suite Comité des travaux publics, et celui des transports, postes et messageries - l'objectif de cette contribution est de saisir le rôle de ces institutions dans le processus de centralisation, sous l'égide de l'Assemblée, des questions relatives aux infrastructures et aux services de transport. L'institutionnalisation de ces deux comités parlementaires participe de fait de l'autonomisation d'une compétence législative sur ce domaine d'action politique sous la Convention thermidorienne. On verra ensuite que le travail respectif de

ces deux instances se situe dans un contexte de recomposition des relations entre les pouvoirs législatif et exécutif. L'étude de l'activité de ces deux comités permettra enfin de constater qu'ils œuvrent non seulement à l'élaboration de la loi mais aussi à son exécution.

Through the study of the complementary activities of the two committees of the Convention—that of Bridges and Roads, which later became the Public Works Committee, and that of Transport, Posts and Couriers—the objective of this contribution is to understand the role of these institutions in the process of centralising, under the authority of the Assembly, questions relating to infrastructure and transport services. The institutionalisation of these two parliamentary committees effectively contributes to the empowerment of legislative competence in this field of political action under the thermidorian Convention. We will then see that the respective work of these two bodies takes place in the context of redefining the relations between the legislative and executive powers. Finally, a study of the activities of these two committees will show that they are working not only on the elaboration of the law but also on its implementation.

INDEX

Mots-clés : comités parlementaires, Convention nationale, transports, postes et messageries

Keywords : parliamentary committees, Convention Assembly, transports, postal and courier services

AUTEUR

ANNE CONCHON

Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne

IDHE.S